INTRODUCTION 2

1ÈRE PARTIE : PRÉSENTATION ET ANALYSE DU SECTEUR DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS L'ÎLE 3

CHAP. I. LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ET LES PRINCIPALES FILIÈRES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES *3*

1.1. Données générales 3
1.2. Les principales filières de transports de marchandises 4
1.3. Les principaux flux de marchandises 6

CHAP. II. LA LOGISTIQUE ET LES TRANSPORTS *8*

2.1. La flotte 8
2.2. Le carburant. 9
2.3. La clientèle 9
2.4. L'activité 9
2.5. Un outil innovant pour des transports intelligents : la tachygraphie numérique. 10
2.6. Téléchargement et stockage des données : une nouvelle contrainte pour les entreprises 13

2ÈME PARTIE : PRINCIPAUX PROBLEMES IDENTIFIÉS ET PRÉCONISATIONS 14

CHAP. III. PROBLÈMES ET DIFFICULTÉS IDENTIFIÉS *14*

3.1. Les faiblesses du secteur 14

CHAP. IV. ÉVOLUTIONS ET PRÉCONISATIONS *16*

4.1. La coopération 16
4.2. Des formations adaptées au transport 17
4.3. Plate forme logistique 17
4.4. Système informatique intégré et adapté au territoire 19

CONCLUSION 22

BIBLIOGRAPHIE / SITOGRAPHIE / ENTRETIEN 23

INTRODUCTION

Le transport routier de marchandises (TRM) est une activité dérivée qui est toujours attachée à d'autres activités. À La Réunion, les entreprises de transport routier de marchandises assurent seules l'acheminement de la quasi-totalité des marchandises qui circulent sur l'île.

Avec plus de 900 entreprises recensées, ce secteur joue un rôle important dans l'économie locale.

Le contexte particulier à l'île de La Réunion est favorable à un développement soutenu des activités de transport routier de marchandises. En effet depuis plusieurs décennies La Réunion connaît une croissance démographique rapide liée à un taux de natalité élevé *(environ 19‰ en 2005)* et à un solde migratoire positif. Il en résulte une situation particulièrement difficile en matière d'emploi, mais aussi une forte croissance de la demande de la consommation des ménages et de la demande de construction de logements. Cette situation induit une forte demande de transport dans les secteurs de la grande distribution et du BTP.

L'importance des transferts sociaux soutient cette croissance de la demande des ménages en apportant un complément important et souvent indispensable aux revenus des ménages.

Au cours de la dernière décennie, le rythme de la croissance économique *(entre 5% et 6%/an)* de La Réunion a toujours été sensiblement supérieur au rythme de croissance observé sur l'ensemble de La France.

Par ailleurs, la situation actuelle en matière de circulation est critique sur plusieurs sections, notamment entre St Denis et Le Port, ainsi qu'entre Le Port, l'Ouest et le Sud de l'île.

Il en résulte des pertes de temps importants, des problèmes d'exploitation et donc des pertes significatives de productivité pour les entreprises de transport routier de marchandises.

Cette situation ne devrait pas s'améliorer à court et moyen termes, mais on peut penser que la réalisation des nouvelles infrastructures *(route des Tamarins – future nouvelle RN3 – route du littoral…)* contribuera à l'horizon 2010 à améliorer sensiblement la situation actuelle en matière de circulation.

Compte tenu de la situation actuelle et de l'évolution de la vie économique réunionnaise, de nouveaux enjeux apparaissent dans le monde du transport routier de marchandises. A travers la présentation et l'évolution à venir de ce secteur, l'objectif de la présente étude est d'offrir un diagnostic actualisé de cet important secteur structurant l'économie locale et d'exposer les outils de développement de cette filière.

1ÈRE PARTIE : PRÉSENTATION ET ANALYSE DU SECTEUR DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS L'ÎLE

CHAP. I. LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ET LES PRINCIPALES FILIÈRES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

1.1. Données générales

L'organisation logistique des flux est marquée par une forte polarisation des flux autour de quelques pôles, au premier rang desquels se trouve Le Port, et par le déséquilibre très marqué entre les importations, assurées à 90% par voie maritime, et les exportations. Les transports sont très largement dépendants de l'organisation logistique.

Dans l'île le marché des transports se caractérise par la confrontation entre un très petit nombre de chargeurs qui maîtrisent les principales activités : distribution de biens de consommation et produits pétroliers, BTP, industrie sucrière et une profession de transport routier de marchandises très atomisée avec plus de 900 entreprises inscrites dont une grande majorité d'entreprises individuelles.

En 2004, on dénombrait un total de 925 entreprises de transport routier de marchandises dont 774 n'employant aucun salarié.

On observe une assez forte dispersion des sièges sociaux d'entreprises de transport routier de marchandises sur les 24 communes.

7 des 24 communes concentrent à elles seules la très grande majorité des 925 entreprises soit prés de 72% des sociétés.

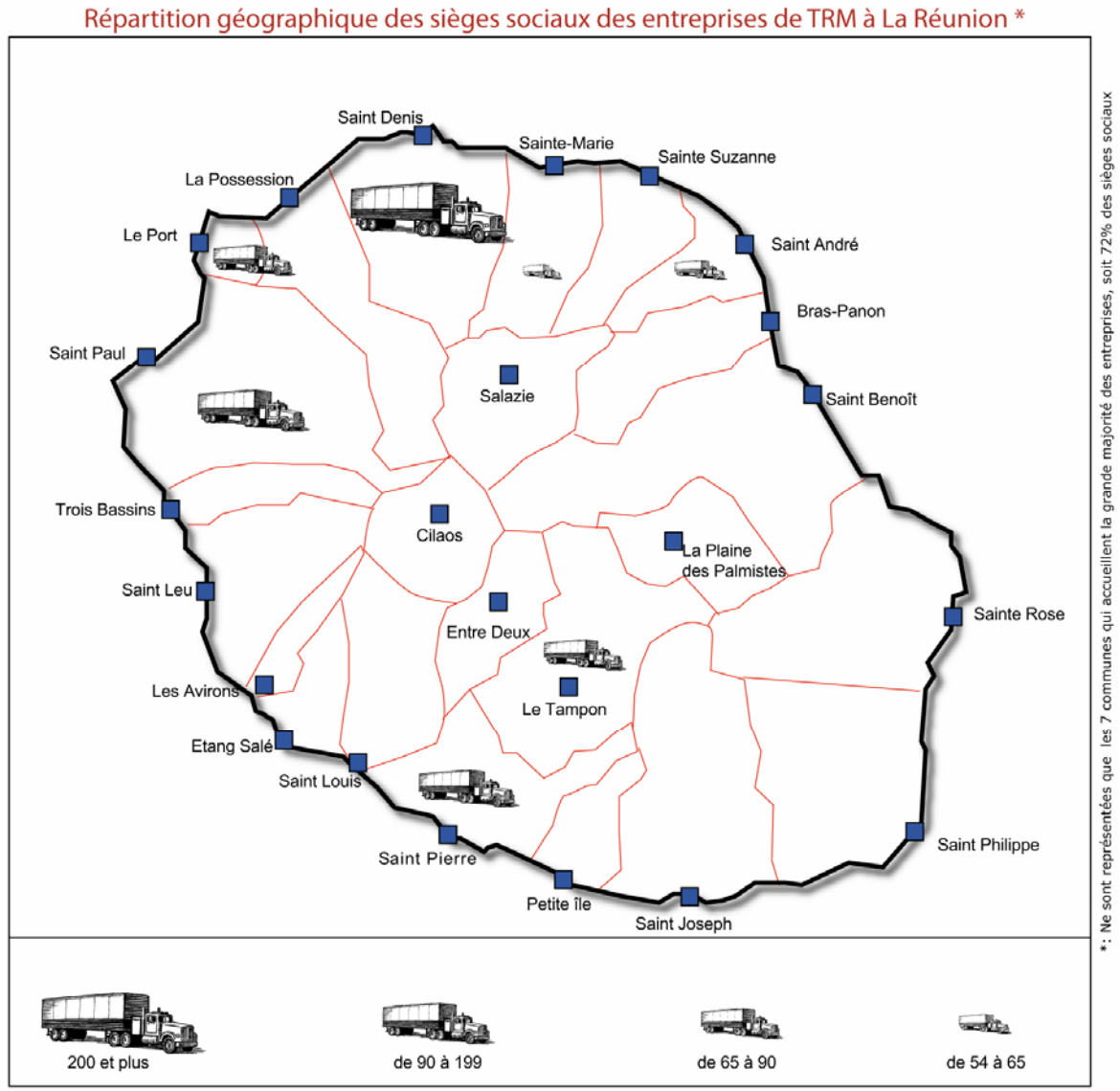

Figure 1: Répartition géographique des sièges sociaux des TRM

1.2. Les principales filières de transports de marchandises

Le Port Réunion constitue le principal cordon ombilical reliant La Réunion au reste du monde et est le principal générateur de trafic avec un total de 2,9 millions de tonnes importées, dont 700 000 tonnes de pétrole et d'environ 500 000 tonnes exportées dont environ 200 000 tonnes de sucre.

Les trafics de marchandises sont organisés autour de quelques grandes filières qui s'organisent sur le plan logistique essentiellement à partir ou à destination du Port.

On peut distinguer 8 filières principales :

- produits pétroliers
- sucre
- granulats
- conteneurs
- canne
- charbon
- ciment
- déchets

a) Produits pétroliers : La SRPP a le monopole de l'importation des produits pétroliers à La Réunion et de l'approvisionnement de l'île. La distribution couvre sur l'île les stations services, les pompes privées et les aéroports.

b) Canne : Les flux de transport de cannes représentent un tonnage de plus de 1 800 000 tonnes de sucres pour l'année 2004.
Avec l'extension de l'irrigation ces flux, avec le chantier de basculement des eaux, devraient s'accroître prochainement pour atteindre 2 000 000 tonnes. Lors des campagnes sucrières, chaque planteur amène plusieurs fois par jour sa récolte à la plate forme de massification dont il dépend (13 sur toute l'île) puis la canne est transportée par des transports types « cachalots » vers l'une des 2 usines.

c) Sucre : Deux sites de fabrication sont en exploitation.
- Bois Rouge à St Suzanne du Groupe Bois Rouge, au Nord Est
80 000 tonnes de sucre brut sont expédiées vers le silo de la CCIR sur le port Ouest de La Pointe des Galets et 40 000 tonnes vers le silo Eurocanne sur le Port Est.
- Le deuxième site celui du Gol du Groupe Quartier français au Sud Ouest, avec une production de 80 000 tonnes expédiées vers le silo de la CCIR implanté sur le port Ouest de La Pointe des Galets.
Les transports sont principalement effectués par la route durant la campagne sucrière entre le début Juillet et le début Décembre.
Ces transports sont assurés en vrac à l'aide de citernes de 25 tonnes en alu alimentaire pour les sucres spéciaux et « non alimentaires » pour le sucre brut.

d) Charbon : À proximité des 2 usines sucrières sont implantées 2 centrales thermiques.
Outre le fait d'être alimentées par la « bagasse » ces centrales sont alimentées par le charbon importé d'Afrique du Sud et transitant par Le Port.
Les transports entre Le Port et les usines thermiques sont assurés par des poids lourds de 23 tonnes. Des contrats de 4 ans sont passés avec les transporteurs qui effectuent, en ce qui concerne l'usine de Bois Rouge, 4 rotations par jour.

Ce trafic est en croissance, en raison de la mise en service d'une deuxième usine à Bois Rouge.

e) Granulats : La production est majoritairement réalisée dans le bassin Est. La consommation de granulats est d'environ 5 millions de tonnes par an, les activités concernées par cette consommation correspondent aux volumes suivants :

- Secteur routier : 60% - Bâtiment : 30% - Grands chantiers : 10%

f) Ciment : l'offre est assurée par 2 entreprises : HOLCIM, seul producteur de l'île et par LAFARGE qui agit en tant qu'importateur.

La distribution est assurée depuis la zone portuaire. D'une part les transports sont effectués par des camions bennes et des plateaux ou alors des transporteurs pour compte d'autrui exploitent des véhicules de 25 tonnes. Dans les années à venir la demande de transport devrait progresser à un rythme plus ou moins soutenu en raison des futurs travaux d'infrastructures. (Route du littoral – RN3 – tram train – route des tamarins….)

g) Conteneur : Les conteneurs sont utilisés pour un grand nombre de produits non transportés en vrac. Le trafic de conteneur croît à rythme rapide : de l'ordre de 6% par an et devrait poursuivre sa croissance à un rythme de 5% an dans les années futures.

Les transporteurs se sont adaptés aux différentes contraintes notamment celle de la circulation réalisant ainsi les transports souvent tôt le matin et en dehors des heures de pointe.

h) Déchets : La Réunion compte aujourd'hui 2 lieux d'élimination implantés à Sainte Suzanne et Saint Etienne.

La collecte est organisée dans le cadre de 5 communautés de communes ; des centres de transfert permettent la massification des flux. L'éventuel implantation d'un incinérateur dans la micro région sud devrait accroître la structure des flux de déchets.

1.3. Les principaux flux de marchandises

A elle seule la micro région Nord émet 71% des départs contre 20% pour le Sud, 7% pour l'Ouest et seulement 3% pour l'Est.

Les principales régions réceptrices sont respectivement le Nord avec 35% des arrivées, le Sud 35%, l'Ouest 20%, l'Est 10%.

Les principales marchandises transportées sont des matériaux de travaux publics (27 400 tonnes annuelles) ; les produits alimentaires (34 430 tonnes annuelles) et les produits divers / de tous types (25 300 tonnes annuelles).

Pour le transport de matériaux de travaux publics, les transporteurs utilisent chacun en moyenne 2 véhicules, tandis que pour les produits alimentaires et pour les « divers / tous types », les véhicules utilisés sont en moyenne au nombre de 4.

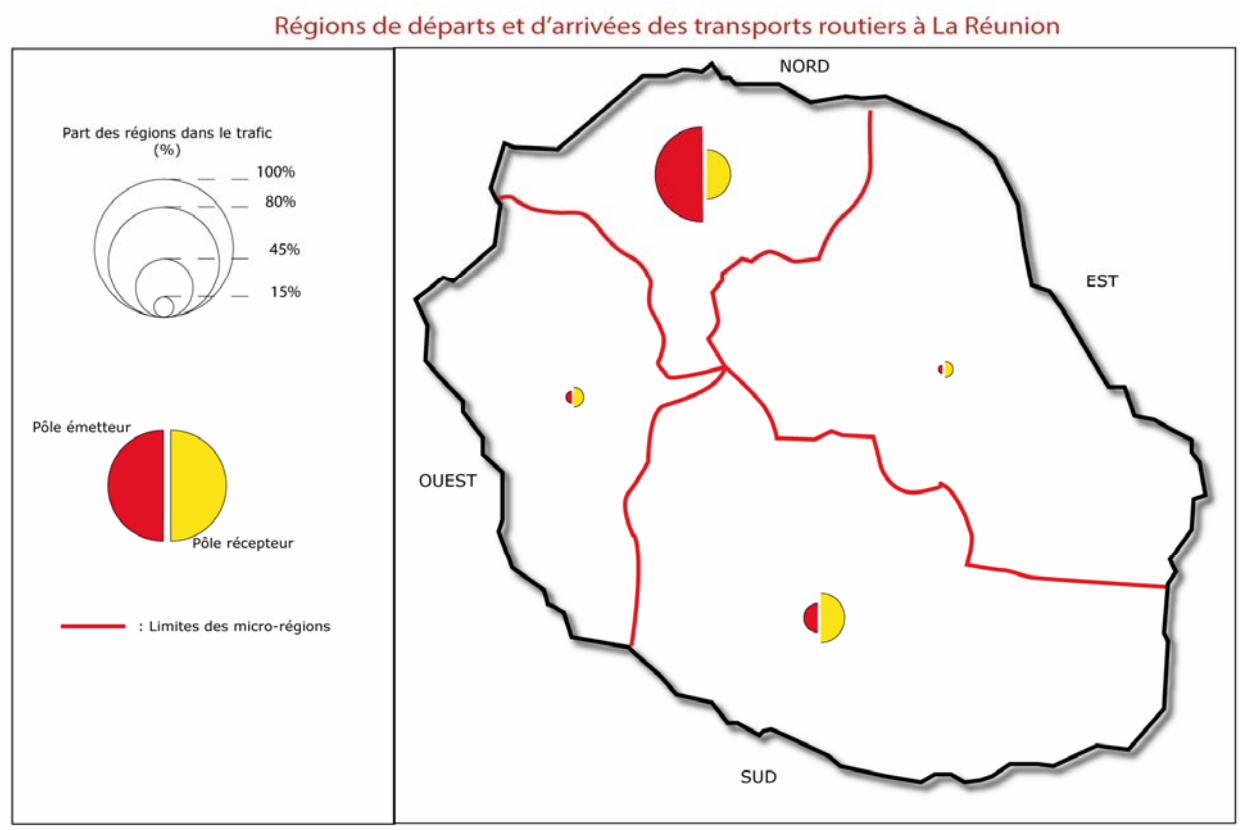

Figure 2: Principaux flux des transports routiers

Une grande hétérogénéité territoriale existe dans la répartition des entreprises à travers l'île. Cependant la proximité de zones d'activités économiques semble favoriser l'implantation d'entreprises de transport aux activités interurbaines. Elles sont, en effet, particulièrement nombreuses dans les communes de St Denis, St Pierre, Le Tampon, St Paul, Le Port et St André. L'analyse de la demande de transport et du contexte réunionnais tendent à montrer l'existence d'une perspective durable de croissance de transport à moyen et long termes.

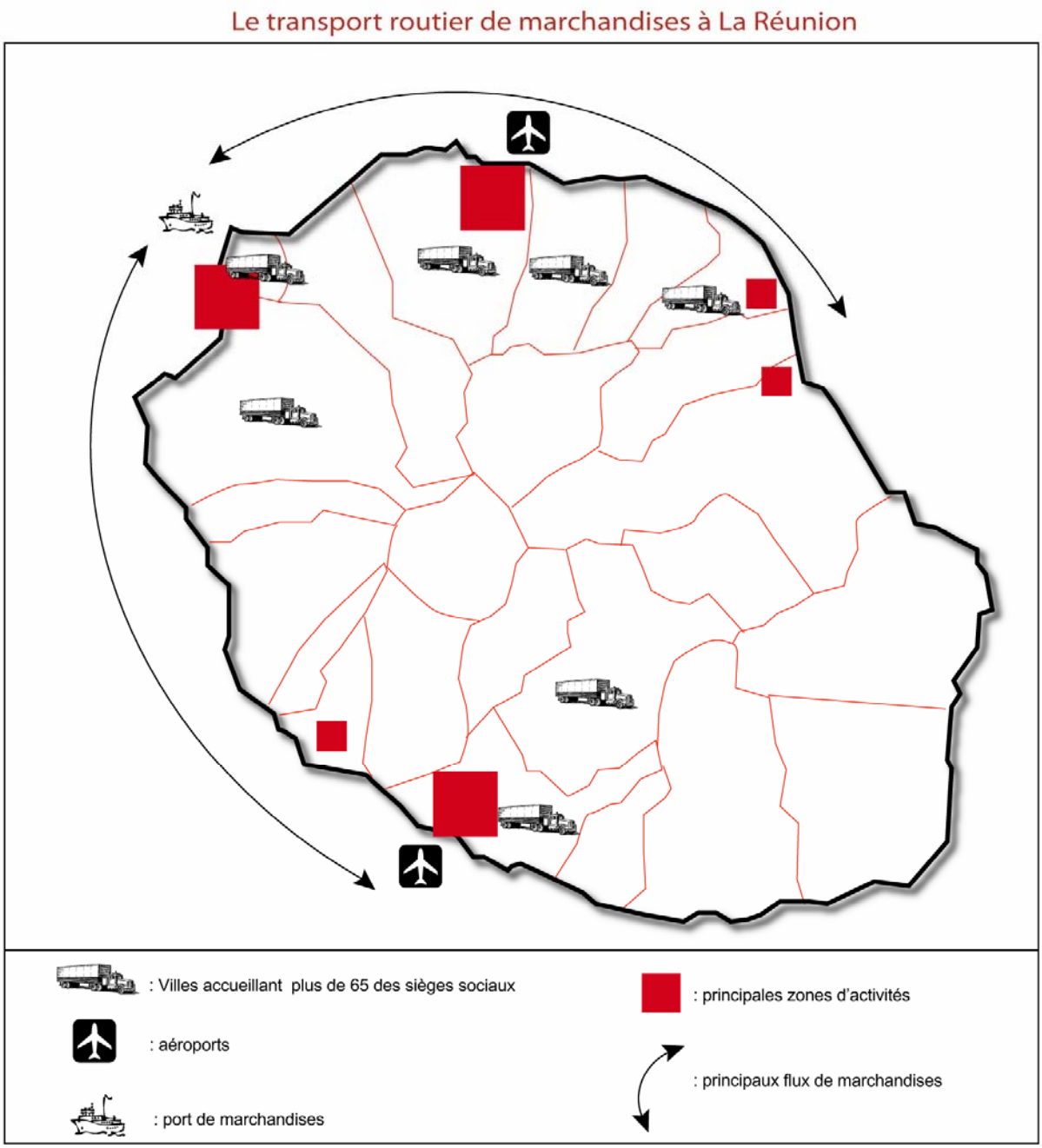
Le transport routier de marchandises à La Réunion
: Villes accueillant plus de 65 des sièges sociaux
: aéroports
: port de marchandises
: principales zones d'activités
: principaux flux de marchandises

Figure 3: Carte de synthèse de l'activité de TRM dans l'île

CHAP. II. LA LOGISTIQUE ET LES TRANSPORTS

2.1. La flotte

Actuellement, ce sont les petits porteurs qui sont les plus utilisés avec 79 % des entreprises qui possèdent des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes (moyenne : 3 véhicules par entreprise) et 41 % qui possèdent des porteurs de 3.5 t à 19 tonnes (moyenne : 5 véhicules par entreprise).

Les porteurs de plus de 19 tonnes ne sont présents que dans 13 % des entreprises mais en très grande quantité (12 véhicules en moyenne par entreprise) et les tracteurs / semi remorques dans les mêmes proportions (mais en moins grande quantité : 7 véhicules en moyenne par entreprise).
L'acquisition du parc de véhicules se fait au comptant pour des véhicules neufs pour 60 % des entreprises et par le biais d'un crédit - bail pour 40 %.
L'équipement actuel est réparti sur les différents types de véhicules, avec une forte proportion de gros porteurs (43 % des entreprises disposent d'au moins deux 19 tonnes) et de tracteurs / semi - remorques (28 % des entreprises disposent de 5 tracteurs /semi remorques). Néanmoins, les petits porteurs sont également présents avec 31 % de véhicules de - 3.5 tonnes (2 véhicules en moyenne), et 35 % de porteurs de 3.5 à 19 tonnes (3 véhicules en moyenne).
Le parc de véhicules est relativement jeune avec un âge moyen qui oscille entre 5 et 6 ans suivant les types de véhicules.

2.2. Le carburant.

La consommation de carburant s'élève à 55 560 litres par an (soit 4 630 litres par mois et par entreprise). Mais, la majorité des entreprises ne rencontrent pas de difficultés d'approvisionnement en carburant.

2.3. La clientèle.

Les principaux donneurs d'ordre appartiennent pour 50 % d'entre eux à l'industrie, 20 % au secteur du commerce et enfin 30 % à un autre secteur (principalement représenté par les particuliers ou les collectivités ou mairies).
Les prix sont majoritairement fixés par les donneurs d'ordre (50 %), même si 42 % des transporteurs fixent leurs prix eux-mêmes et 8 % les négocient

2.4. L'activité

Pour la plupart des entreprises, l'activité suit une évolution stable et les CA annuels sont disparates et répartis entre moins de 50 K€ à 300 K€. La dotation en nouvel équipement et le renouvellement du parc de véhicule est assez fréquente chez certains gros transporteurs.

Les diverses évolutions liées aux règles communautaires et aux outils informatiques nécessitent que les transporteurs adoptent de nouveaux moyens logistiques. L'apparition de la tachymétrie numérique dans le secteur du transport routier change les comportements et les méthodes de travail. À La Réunion, cet outil doit être utilisé afin d'optimiser au mieux les flux de marchandises mais aussi faciliter la gestion des parcs, à conditions que les entrepreneurs soient formés et informés.

2.5. Un outil innovant pour des transports intelligents : la tachygraphie numérique.

Depuis le 5 août 2005, tout véhicule neuf de plus de 3,5 tonnes doit être équipé du nouveau chronotachygraphe numérique. À La Réunion, une grande partie du parc de véhicules de transporteurs est équipée du disque analogique mais, de plus en plus, certains transporteurs tendent à s'équiper et se former.

L'intégration du chronotachygraphe numérique apporte des fonctionnalités nouvelles au monde du transport et modernise l'exploitation des données sociales des conducteurs et permet d'optimiser à la fois la gestion de la flotte et exploiter un maximum de données liées à l'activité.

Les dates clés de la mise en place du chronotachygraphe numérique :

- Première date prévue de mise en place : août 2004,
- Report à août 2005,
- Première tolérance sur la mise en oeuvre jusqu'au 1er janvier 2006,
- Nouvelle tolérance jusqu'au 1er mai 2006.

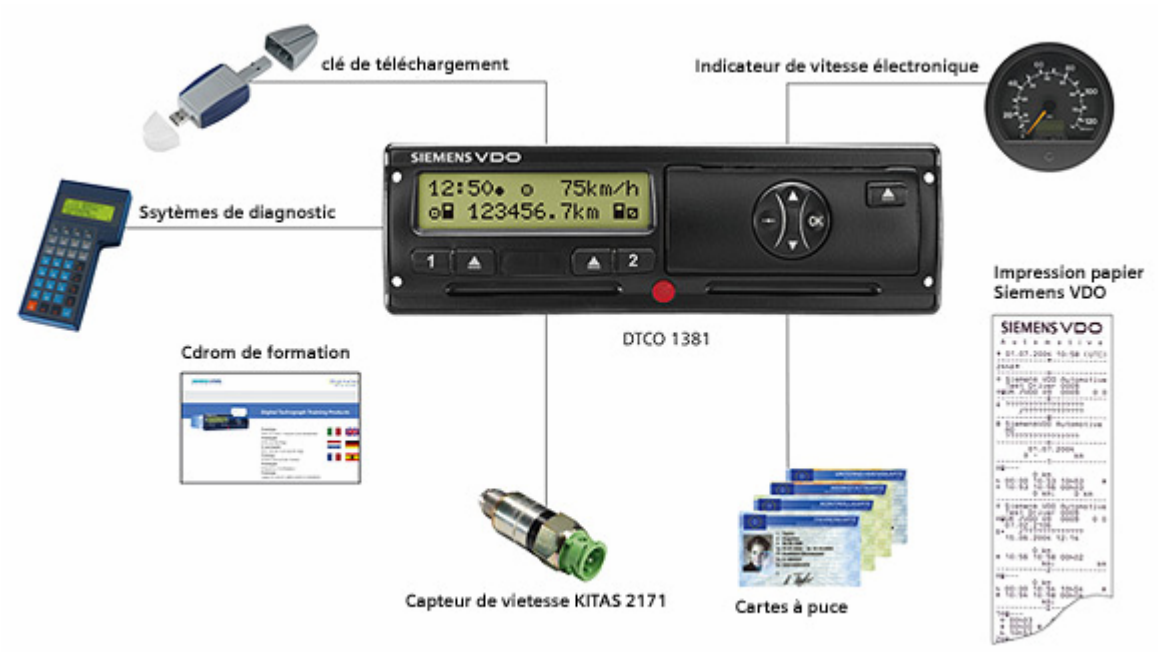

Figure 4: Le chronotachygraphe et outils annexes

Le chronotachygraphe numérique va permettre, principalement pour les petites flottes, de franchir le pas de l'informatisation de leurs tracteurs. Ils pourront progressivement se tourner vers des solutions de gestion des temps, de gestion de la paie, d'optimisation des tournées et la gestion de planning.

C'est l'acheminement en temps réel des données et la mise en forme des données à des fins d'exploitation et d'analyse qui vont changer la donne.

La mise en place du chronotachygraphe électronique vise différents objectifs d'amélioration et entraîne de nouveaux comportements :

• Améliorer la sécurité routière
• Fiabiliser le contrôle de l'activité des conducteurs (conduite/repos),
• Garantir la loyauté de la concurrence
• Réaliser des gains sur le traitement des données sociales,
• Développer l'utilisation de l'informatique embarquée
• Apporter des outils innovants aux exploitants de transport,

2.5.1. Avantages

a) Pour les conducteurs, plus de simplicité

A tout moment de la journée, le conducteur peut désormais accéder à toutes les informations qui le concernent, soit par affichage sur écran, soit par l'impression d'un ticket papier.

❖ Tout est mis en oeuvre pour faciliter cette dimension fondamentale de la vie des conducteurs :

- une carte personnelle à insérer à chaque prise en main du véhicule, accompagnée de son mode d'emploi.
- un système de pictogrammes clairs pour identifier ses différentes activités.
- un environnement technique simple pour éviter toute erreur de manipulation.
- une formation rapide permettant de se familiariser avec le nouvel appareil et la carte de conducteur.

❖ Les informations relevées étant totalement fiables et tous les conducteurs de l'Union Européenne étant, à terme, équipés du même chronotachygraphe électronique, cette facilité d'utilisation est également synonyme pour eux de plus d'équité.

b) Pour les entreprises, une gestion optimisée

Le nouvel appareil répond mieux à la demande des entreprises.
En effet, il permet :

- Une exploitation améliorée : l'exploitation des données informatiques, facilement accessibles grâce à la carte d'entreprise, permet au responsable d'exploitation ou au chef d'entreprise une meilleure gestion des hommes et des véhicules.
- Une gestion facilitée : les entreprises peuvent consulter les données préalablement copiées et archivées sur un support informatique, ou lire directement les cartes de conducteur et la mémoire des chronotachygraphes.
- Une paie simplifiée : l'établissement des paies est facilité par la numérisation des temps d'activités des conducteurs.
- Un déchargement des données optimisé : l'archivage obligatoire des données n'est plus une contrainte : il suffit de télécharger la mémoire du chronotachygraphe sur les ordinateurs de l'entreprise.

c) Pour les contrôleurs, plus d'efficacité

- Les contrôles nécessitaient auparavant l'analyse d'un nombre de disques identique au nombre de journées de la période à contrôler. Avec le nouvel appareil, le contrôle de la même période s'effectue par l'analyse presque instantanée des données enregistrées dans la mémoire du chronotachygraphe et dans la carte de conducteur.
- Les contrôleurs sont équipés d'un matériel permettant de lire et d'analyser rapidement les données enregistrées dans la mémoire de l'unité de véhicule et dans les cartes à puce.
- Une formation continue est dispensée, pour permettre aux agents de se familiariser rapidement avec le nouveau système.

2.5.2. Fonctions avancées du chronotachygraphe numérique

- La gestion en temps réel. Les données du chronotachygraphe permettent le calcul instantané des heures travaillées au jour, à la semaine, au mois (réalisation possible de plannings d'exploitation) ; la baisse des infractions. Les temps de services sont connus en temps réel.

- La préparation de la paye devient semi automatique, avec prise en compte des éléments de gestion sociale (congés, formation, etc.…). Le système communique avec les principaux logiciels de comptabilité paye, il n'y a pas de nouvelle saisie.
- Économie de gasoil et meilleure gestion technique de la flotte, par la remontée instantanée des informations qui permet le suivi et l'analyse du régime moteur, du nombre de coups de freins, de la consommation par conducteur, sur une période,etc.…
- La cartographie renseignée est une mine d'informations puisque non seulement elle permet de visualiser d'un coup d'oeil l'ensemble de la flotte, mais elle offre sur chaque camion, sur chaque lieu de déchargement ou chargement…toutes les informations utiles.
- Ces renseignements sont absolument de tous ordres et à la demande : en pointant un camion, l'utilisateur peut obtenir par exemple le nom du chauffeur et les données qui le concernent, la définition de la mission, son stade de réalisation, les coordonnées clients, les retards ou les messages échangés…

2.6. Téléchargement et stockage des données : une nouvelle contrainte pour les entreprises

Le décret du 24/3/05 a précisé les conditions dans lesquelles l'entreprise devra conserver les données. Les entreprises doivent obligatoirement opérer un téléchargement de toutes les données contenues dans la mémoire du chronotachygraphe du véhicule et dans les cartes de l'ensemble des conducteurs.

Il faudra :

● Lire et archiver le contenu des cartes conducteurs tous les 28 jours ;

● Décharger et archiver la mémoire des chronotachygraphes tous les 95 jours ;

● Stocker et archiver les fichiers en lieu sûr.

Processus d'acquisition, d'archivage et de traitement des données issues du chronotachygraphe numérique :

Acquisition des données	Chronotachygraphe Numérique	Carte conducteur
Transfert vers un PC	Récupération des données de l'unité embarquée *(ts les 3 mois maxi)*	Lecture des cartes conducteur *(ts les 28 jrs maxi)*
Moyens	*Clé et/ou lecteur*	*Lecteur*
Archivage légal	Sauvegarde sur disque dur, serveur ou chez un hébergeur	
Moyens	*Logiciels d'archivage (en local ou hébergé)*	
Traitement	Exploitation des données sociales collectées	
Moyens	*Logiciels de traitement (en local ou hébergé)*	
Restitution/contrôle	Restitution sur support informatique accepté par l'administration	

2ÈME PARTIE : PRINCIPAUX PROBLEMES IDENTIFIÉS ET PRÉCONISATIONS

CHAP. III. PROBLÈMES ET DIFFICULTÉS IDENTIFIÉS

3.1. Les faiblesses du secteur

Compte tenu du contexte réunionnais et de l'analyse du monde des TRM, on peut identifier plusieurs thèmes problématiques.

3.1.1. Déséquilibre économique entre les différentes zones géographiques de l'île

On observe une forte concentration de l'activité économique autour du port. Le port joue un rôle essentiel pour l'approvisionnement de l'île et pour les exportations. La partie Ouest est beaucoup plus active que la partie Est.

3.1.2. Infrastructures routières

Des projets variés et ambitieux sont programmés pour les 15 prochaines années (Route du Littoral, route des Tamarins).Ce pose le problème de savoir comment gérer le transport de marchandises pendant les périodes de travaux, étant donnée la situation déjà très tendue (1 heure à 2 heures de trajets pour faire une quarantaine de kilomètres entre Saint-Gilles et Saint-Denis)

3.1.3. Démographie / aspects sociaux

- une forte densité (700 habitants au km^2) et une population qui devrait atteindre le million d'habitants d'ici 2030 fait que l'espace se restreint pour les transports
- la population est inégalement répartie en raison :

- des pôles d'attraction économiques différents : le nord-ouest est beaucoup plus dense que le sud-est,
- des reliefs, 40 % de la surface de l'île ne peut être urbanisé.

- une situation de chômage structurel malgré un nombre non négligeable de créations d'emplois,

- une pratique courante de petits emplois non déclarés venant améliorer les conditions de vie des plus démunis (emplois dans la maçonnerie et le transport de marchandises, notamment),

- une augmentation sensible de l'équipement des ménages liée à la revalorisation du RMI et du SMIC entraînant une augmentation du parc auto et une difficile maîtrise de l'accroissement de la circulation, une croissance de la congestion et des pertes de temps liées aux embouteillages.

3.1.4. Les grands secteurs

BTP : Les grands projets de travaux offrent une perspective d'avenir intéressante au transport, pour les 15 prochaines années.

Canne à sucre : Le transport de canne représente un poste de coût très élevé (70 % du prix de revient), des difficultés apparaissent :

- temps de trajets trop longs liés aux infrastructures inadaptées à la circulation des cachalots - problèmes d'harmonisation des cadences avec le port (heures d'ouverture du port trop limitées)

Les déchets : problème d'harmonisation des flux entre les différents sites de l'île, reflétant les déséquilibres démographiques et économiques.

3.1.5. Le travail illicite

Le non respect de la réglementation est plus lié au manque d'accompagnement (les petites entreprises sont vites dépassées par les procédures de contrôles) plutôt qu'à une mauvaise volonté manifeste.

L'apparition de la tachymétrie numérique devrait venir renforcer les moyens de contrôles sur ce secteur car certains transporteurs n'hésitent pas à travailler plus de 8 heures d'affilés en changeant de camion.

CHAP. IV. ÉVOLUTIONS ET PRÉCONISATIONS

Les évolutions et recommandations qui seront émises tiennent compte, d'une part de l'état des lieux et des éléments de diagnostic et d'autre part des tendances d'évolutions, notamment l'aménagement d'une plate forme logistique et des systèmes informatiques.
Les transporteurs routiers de marchandises implantés à La Réunion disposent d'une situation de quasi- monopole pour le transport de marchandises pour compte d'autrui à l'intérieur de l'île.
Jusqu'à présent, la majorité des chargeurs ont eu tendance à externaliser les activités de transport. Comme nous l'avons vu, c'est le cas dans les secteurs de la canne à sucre, du charbon, des produits pétroliers, etc.
L'avenir des entreprises de transport routier de marchandises dépend pour une large part de leur capacité à mieux s'organiser, à accroître leur productivité et la qualité de leurs services, à se doter d'outils informatiques et bureautiques efficaces et à investir dans la formation de leurs dirigeants et de leurs salariés.
Dans ce contexte général, nous avons développé 4 propositions susceptibles d'aider à mettre en œuvre une stratégie d'ensemble

4.1. La coopération

Comme nous l'avons vu, le secteur du TRM est composé en très grande partie d'entreprises individuelles dans l'île. Mais, dans un domaine tel que le transport, ces entreprises atteignent vite leurs limites surtout dans un marché caractérisé par une forte concentration des donneurs d'ordre.
Des formules de coopération et de mutualisation des moyens s'avèrent indispensables entre les entreprises individuelles et les PME.
Les importants travaux de grandes infrastructures à venir vont doper le secteur des transports et cela va se traduite inéluctablement par de gros volumes de transport de matériaux de constructions et de déchets.
Un entrepreneur individuel ne peut pas simultanément conduire son camion et passer des heures à remplir des formulaires et autres certificats administratifs pour compléter un dossier de candidature à des marchés publics.

La constitution de groupements solidaires permettra de mieux gérer les frais et partager les tâches.
Les groupements peuvent intéresser l'achat groupé de matériels de transport, de pièces détachées, de pneumatiques, de carburant mais ils peuvent répondre aussi au souci de développer en commun des prestations logistiques complémentaires.

4.2. Des formations adaptées au transport

Les formations obligatoires de types FIMO – FICOS sont très insuffisantes pour répondre aux besoins de formation continue de la profession.
Les évolutions technologiques et organisationnelles du transport routier de marchandises ont modifié les compétences exigées des conducteurs, qui se limitent de moins en moins à la seule conduite.
Il faut favoriser la mise en place de formations spécialisées correspondant aux besoins de certains secteurs d'activités particuliers. C'est le cas pour le transport de matières dangereuses (produits pétroliers, produits chimiques….)
Les formations à la sécurité routière doivent être renfoncées avec le soutien des pouvoirs publics. Cela intéresse non seulement la profession mais aussi les autres usagers de la route et l'ensemble de la collectivité. Cela doit accompagner la mise en place des nouveaux règlements qui vont assurer la transposition des directives communautaires sur les temps de conduite et qui répondent avant tout au plan européen à une logistique de sécurité routière.
L'apparition croissante de l'informatique et des différents systèmes électroniques de gestion dans les véhicules, nécessite des formations adaptées afin que les transporteurs puissent mieux gérer leur activité et envisager les perspectives d'avenir.

4.3. Plate forme logistique

La réflexion sur la mise en place de plates formes logistiques locales ou régionales semble déjà être engagée par un groupe privé du Sud (How- Choong).
Le concept de port sec tel qu'il a été appliqué en Europe, se traduit pratiquement par la création d'une plate forme logistique implantée à quelques centaines de kilomètres d'un port qui est utilisée pour le groupage/dégroupage des marchandises et ce, afin de faciliter la massification des flux entre port sec et port maritime.

La taille de l'île de La Réunion ne correspond pas à ces situations et l'absence de réseau ferroviaire limite les possibilités de massification des flux.

Il existe toutefois des besoins de plates formes d'éclatement reliées au Port. C'est le cas notamment dans la zone de Pierrefonds prés de St Pierre.

Ces plates formes permettraient de mieux organiser les flux de conteneurs en provenance ou à destination du port en organisant leur transport en dehors des heures de pointe, y compris la nuit, si les conditions de sécurité sont réunies. Cela permettrait aussi de moins dépendre des contraintes horaires imposées par le port.

Les marchandises seraient réceptionnées dans les plates formes et préparées pour les livraisons terminales. Des prestations logistiques adaptées pourraient être assurées à cette occasion.

Figure 5: Vue d'architecte du pôle Logistisud (Groupe How Choong)

Dans certains cas, les plates formes régionales pourraient répondre à des besoins liés à la logistique urbaine tels que ceux envisagés ci-dessus. Aussi, la distribution terminale pourrait être assurée par des véhicules propres aux centres villes.

La réussite de telles plates formes est fortement liée à la mise en œuvre effective des programmes d'amélioration des infrastructures routières qui devraient permettre de réduire la congestion routière et de mieux maîtriser la régularité des flux entrant et sortants des ports secs.

Les gains de productivité qui devraient résulter de leur mise en œuvre dépendant pour une large part de la fiabilité et de la régularité des relations entre le port et les plates formes.

La future plate forme logistique de Pierrefonds, entièrement réalisée par capitaux privés, sera réalisée sur 2 sites : ZI 4 de Pierrefonds et ZAC Canabady soit un potentiel de 35 a 40 000m² de surface logistique.

ZI 4 Pierrefonds : 5 cellules soit 30 000m². 3 cellules seront consacrées aux produits secs alimentaires ou non et les 2 autres en frais/froid.

Le positionnement au cœur du triangle « frais » du Sud (fruits, légumes, agro alimentaires…) et sa proximité avec l'aéroport de Pierrefonds permettent une spécialisation de 2 cellules frais/froid

ZAC Canabady : 2 cellules soit 11 000m² dont 1000m² très sécurisée pour des produits sensibles (électronique, téléphonie, alcool, cigarettes….)

Ce site situé à proximité d'une importante zone commerciale et de la ZI 2 de St Pierre, permettra une offre de services logistiques aussi bien aux industriels qu'aux distributeurs.

L'implantation de cette plate forme logistique permettra de générer plus d'activité dans le sud et donc plus de flux de marchandises et plus de transports pour les sociétés de TRM du sud.

Figure 6: Vue d'architecte (2) pôle LogistiSud (Groupe How Choong)

Un partenariat devra être développé avec les transporteurs du sud afin d'offrir au client final une prestation globale de qualité et coordonnée.

4.4. Système informatique intégré et adapté au territoire

L'évolution du monde des transports de marchandises et l'usage de plus en plus fréquent de l'informatique nécessite un aménagement intégré du territoire mais aussi une formation permanente des transporteurs[1], l'apparition de la tachymétrie numérique et l'exploitation des données révolutionnent les habitudes du monde des transports.

Compte tenu du nombre important d'E.I dans le TRM et de la faible formation des transporteurs, en informatique et exploitations de données notamment, peu d'entre eux semblent prés à investir dans des appareils informatiques et logiciels qu'impose l'apparition du chronotachygraphe numérique.

Une approche est envisageable afin de simplifier cette évolution.

Comme nous l'avons vu, la nouvelle réglementation avec le chronotachygraphe numérique nécessite un déchargement de données tous les 28 jours.

Afin de faciliter ce travail de sauvegarde de données et compte tenu de l'éparpillement des transporteurs sur l'île, on peut envisager l'implantation de borne terminal capable de collecter et transférer les données de chaque transporteur et véhicule vers un serveur. Ces bornes seraient implantées en majeure partie dans les stations essence de l'île, concessionnaires PL, points informations des ZI, vente pièces de rechanges etc.… Le conducteur pourrait décharger les données de sa carte conducteur et la mémoire du véhicule.

Figure 7: Prototype de BIP (proposée par Tokheim)

Des sociétés se sont déjà spécialisées dans l'archivage externalisé pour le compte des sociétés de transport en compte d'autrui ou en compte propre (avec ou sans gestion sociale mais conservation de données brutes).

Un groupement d'entreprises (TOKHEIM – TOPAS – AIXIM…)[2] s'est composée afin de proposer une solution complète aux transporteurs (acquisition des données – traitement des données – archivage – informatique embarquée). La collecte des données se fait par une borne interactive publique (BIP). Ce système de Borne Interactive Privé semble le mieux convenir au contexte réunionnais du fait que beaucoup de transporteurs sont seuls à gérer leur entreprise, très peu informatisé et que d'autre part les parcs de véhicules sont disséminés à l'échelon régional.

Lorsque le conducteur décharge sa carte personnel et la clef de mémoire du véhicule via la BIP, les données sont directement transmises aux serveurs de la société avec laquelle le transporteur sous traite.

En fonction des solutions et options choisies par le chauffeur, la société se charge d'exploiter les données et les envoyer au transporteur.

[1] Cf. page 16 « Des formations adaptées au Transport)
[2] Seul habilité par le Ministère des Transports et de l'Équipement

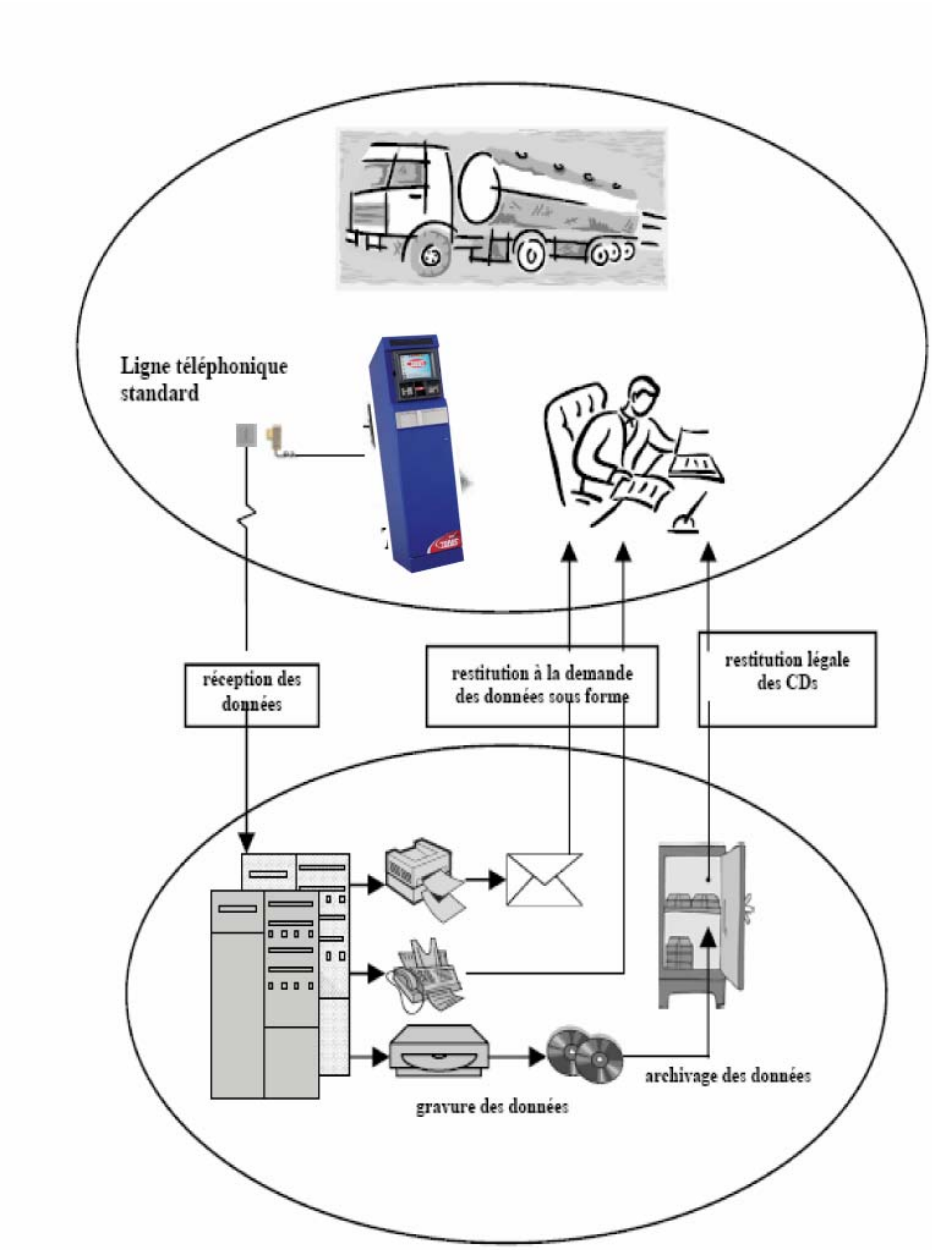
Ligne téléphonique standard
réception des données
restitution à la demande des données sous forme
restitution légale des CDs
archivage des données
gravure des données

Figure 8: Organisation possible pour un transporteur "peu informatisé"

La solution ici proposée semble convenir aux transporteurs routiers de l'île et est déjà envisagé à la commercialisation. En effet plutôt que d'investir en totalité ou en partie dans des matériels de traitements de l'informations (salariés + véhicules) et dans un soucis « d'économiser » du temps, l'implantation de BIP permet de déléguer et externaliser le traitement des données qui constituent une nouvelle contrainte liée à la réglementation européenne.

CONCLUSION

Le transport routier de marchandises est un secteur clef de l'économie réunionnaise en l'absence de toutes autres alternatives maritimes ou ferroviaires.

Compte tenu des évolutions à venir en matière d'aménagement du territoire et de l'évolution des règles communautaires, ce secteur connaîtra dans les années futures des changements significatifs.

Une meilleure optimisation des Zones d'Activités Stratégiques (ZAS), comme les plates formes logistiques, et les différentes innovations, comme le GPS – chronotachygraphe, qui vont déterminer les enjeux importants et transformer cette activité.

A l'heure actuelle, les « fondamentaux » de la filière sont jugés correctes et on peut envisager une perspective durable de la croissance du secteur de transport routier de marchandises à moyen et long terme.

La demande des ménages et la propension à consommer vont maintenir l'activité de TRM à un haut niveau encore pour l'avenir.

Les différents chantiers et infrastructures nouvelles commandés par les collectivités, et attendus par la population, permettent d'envisager un soutien non négligeable à ce secteur.

Cependant seule une diversifications des services logistiques et des investissements soutenus dans la formation permettront de maintenir le développement de ce secteur.

Le cabotage ou la mise en place d'un réseau ferré adapté, via le futur tram train, sont des pistes possibles à étudier afin de faire évoluer le transport et la demande de transport de marchandises dans le futur.

L'avenir des entreprises dépendra en grande partie à la réalisation d'une logistique globale et intégrée au territoire capable de se doter des moyens nécessaires pour l'avenir.

BIBLIOGRAPHIE / SITOGRAPHIE / ENTRETIEN

BIBLIOGRAPHIE :

ADAM, Reyaz. - Les surcoûts des routes soumises à congestion à La Réunion. – St Denis : Université de La Réunion, 2006, 31 pages

COLLECTIF. – ANVAR. - Transports terrestres et innovation. - PARIS : ANVAR, 2004, 15p.

COLLECTIF. – TER. - Tableau Économique de la Réunion : édition 2006-2007. - Saint-Denis : INSEE Région Réunion, 2006, 219pages.

CONSEIL REGIONAL. - Comment mieux se déplacer demain ?: débat public sur la nouvelle route du littoral et sur le Tram-train.- St Denis : Pôle régional d'orientations stratégiques et prospectives pour l'équipement du territoire et la Région Réunion, 2004, 63 pages

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL. - Le schéma directeur portuaire de Port Réunion. – St Denis : Région Réunion, 2001, 60 pages

CONSEIL REGIONAL. - SAR : schéma d'aménagement régional : rapport novembre 1995. – St Denis : AGORAH – réed 2001, 184 pages

HOW CHOONG. – Logistisud : Un pôle logistique pour le sud, dans le sud. – St Pierre : Groupe How Choong, 2004

HUMBLOT, Stéphane. - Prix du transport routier public de marchandises. – St Denis : Université de La Réunion, 1998, 71 pages

LEBON, Cédric. - Coûts de référence du transport routiers de marchandises à La Réunion. – St Denis : Université de La Réunion, 2005, 81 pages

NOUKY, Frida. - Le transport routier de marchandises à La Réunion. – St Denis : Université de La Réunion, 44 pages

PAYET, Christelle. - L'amélioration du système d'information de gestion par la mise en place d'une comptabilité analytique dans une entreprise de transport. – St Denis : Université de La Réunion, 2004, 79 pages

PONS, Jacques. - Transport et logistique. - Paris : Hermès, 2005, 414 pages

SORRAUX, Cédric. - Les risques liés aux transports routiers à la Réunion. – St Denis : Université de La Réunion, 2002, 157 pages

SOUNDROM, Sarah. - Le transport routier de marchandises et terrestre de voyageurs : l'entreprise individuelle a-t-elle encore sa place dans notre société ? – St Denis : Université de La Réunion, 2001, 161 pages

VALLIN, Philippe. - La logistique : modèles et méthodes du pilotage des flux. - Paris : Economica, 2006, 280 pages

SITOGRAPHIE :

Agence de Développement de La Réunion
http://www.adreunion.com

Agence Nationale de Valorisation de la Recherche
www.anvar.com

Aéroport Roland Garros de la Réunion
www.reunion.aeroport.fr

Centre Régional d'Innovation et de Transfert de Technologie
www.critt-tl.fr/chrono/html/index.html

Chambre des Commerces et d'Industries de La Réunion
www.reunion.cci.fr

Chronotachygraphie et la réglementation
www.pmoioui.com

Direction Départementale de l'Équipement de La Réunion
reunion.equipement.gouv.fr

Direction Générale de la Mer et des Transports
www.transports.equipement.gouv.fr

Direction Régionale du Commerce Extérieur de La Réunion
http://www.missioneco.org/reunion/

Dynamiques commerciales des plates formes logistiques
http://www.dyn-com.com/dyncom104/dossier5.htm

Entreprise proposant des services de systèmes de distribution de carburant
www.tokheim.com

Informations logistiques
http://www.logistique.com/

INSEE Réunion
http://www.insee.fr/fr/insee_regions/reunion

Port Réunion
www.reunion.port.fr

SMART IT, spécialisé dans l'ingénierie informatique dédiée au monde du transport.
www.smartitonline.eu/tachygraphe_numerique_fr.htm

ENTRETIEN :

Entretien : O. LEVENEUR, gérant société TDS Réunion, Étang-Salé Zone des Sables. Octobre 2006